FLOTA NARODOWA

N 19/20

1 9 3 0



P. MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI, TWÓRCA POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ I REALIZATOR PROGRAMU MORSKIEGO RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

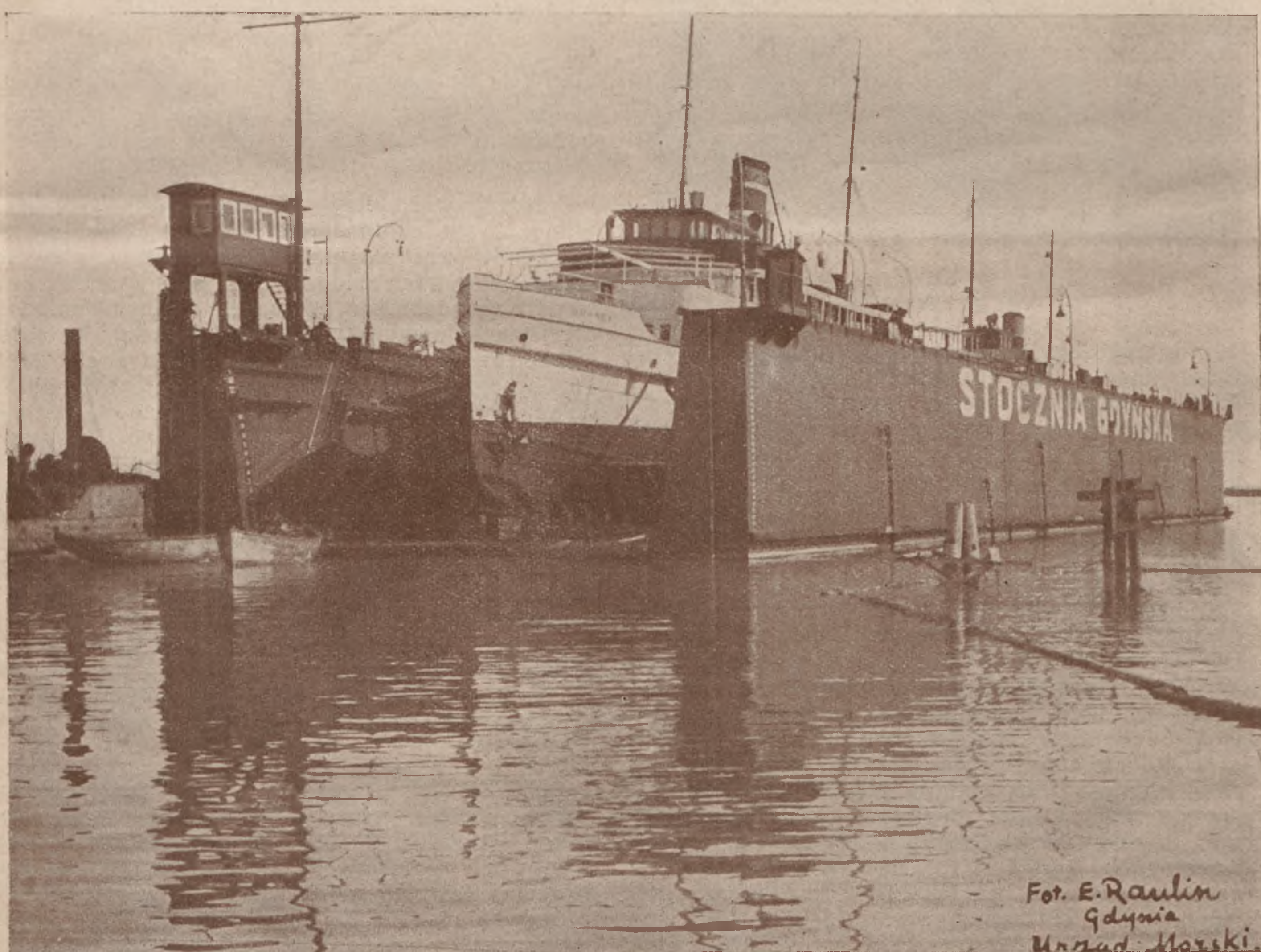
CENA ZŁ. 2.

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

FINANSOWO Z KOMITETEM FLOTY NARODOWEJ NIEMA NIC WSPÓLNEGO.

ROK III. *WARSZAWA, 1930* *Nr. 19/20.*



S/s „Gdańsk", własność P. P. „Żegluga Polska" w doku stoczni gdyńskiej, podniesiony celem przeprowadzenia sporadycznego remontu: odniesienie jest dokonywane w ten sposób, jak wiemy, że statek wpływa w dok, z doku jest wypompowywana woda i dok wraz ze statkiem podnosi się.

INŻ. WŁADYSŁAW SZCZYTT-NIEMIROWICZ:

NASZE DROGI WODNE A PORTY MORSKIE

(O NOWĄ TANIĄ ARTERJĘ KOMUNIKACYJNĄ Z GDYNIĄ).



Inż. Władysław Szczytt-Niemirowicz.

Rozrost Żeglugi Morskiej i rozbudowa portu Gdyńskiego, z taką wytrwałością prowadzone przez Min. Przemysłu i Handlu, wymaga skierowania i zainteresowania naszego społeczeństwa i sfer gospodarczych i na sprawy naszych szlaków i Żeglugi Śródlądowej. Wisła, przecinająca prawie wszystkie dzielnice Polski, będąc naturalną arterją komunikacyjną, łączącą porty Gdyński i Gdański z naszą stolicą, od czasów przedwojennych — pozostaje prawie nietkniętą. Żegluga zaś, rozwijająca się bardzo przed wojną, tonie w marazmie zaniedbania, posiłkując się statkami i barkami z przed lat trzydziestu. Kilka towarzystw istniejących na Wiśle i kilkunastu drobnych posiadaczy statków prowadzą między sobą konkurencję, przypominającą dobre czasy, kiedy sobie nawzajem wydzierano ładunki i pasażerów. Powoli, dzięki małemu zainteresowaniu czynników rządowych i sfer gospodarczych zamiera Żegluga — nie mając środków finansowych na odnowienie i na budowę nowoczesnych statków i barek, odpowiadających ostatnim wymaganiom techniki i warunkom nawigacyjnym. Przed wojną w r. 1912 w porcie warszawskim obrót towarowy wyniósł 158.093 tonn, w r. 1913 obrót towarowy wyniósł 151.615. Jeżeli porównamy stan obecny z przedwojennym, to zobaczymy wielką różnicę na niekorzyść żeglugi towarowej a mianowicie w r. 1925 w porcie warszawskim zarejestrowany obrót towarowy równał się 39.929 t., w 1926—25.907 t., w 1927—63.602 t., w 1928—61.500.

W Płocku w	1912	roku —	63.979	tonn.
	1913	„	51.486	„
	1925	„	6.995	„
	1926	„	13.240	„
	1927	„	8.994	„
	1928	„	6.500	„

Jeżeli weźmiemy pod uwagę obrót towarowy w portach gdańskim i gdyńskim w latach

1925	wyniósł —	2.769.510	tonn.
1928	„	10.565.020	„ ,

to widzimy, że kolosalny wzrost ruchu towarowego, przekraczający pięciokrotnie ruch towarowy w stosunku do obrotu przedwojennego, powstał dzięki inwestowaniu przez nasz Rząd około 370 milj. zł. w okresie 10-letnim. Upadek Żeglugi Śródlądowej tłomaczy się z jednej strony brakiem kapitałów inwestycyjnych, z drugiej zaś strony niemożliwemi warunkami nawigacyjnemi na rzekach spławnych.

Jeżeli weźmiemy główną naszą arterję — Wisłę, to ze zdumieniem stwierdzić musimy, że od czasów przedwojennych pozostała prawie nietkniętą. Wysiłki, robione w celu podtrzymania nurtu na odpowiedniem poziomie, dającym możność przejścia ładownych barek, niezawsze są skuteczne wobec braku odpowiedniego taboru pogłębiarek. Tabor pogłębiarek składa się z 5 objektów, obsługujących Wisłę od Warszawy do Tczewa, jest niewystarczający. Podróż z Gdańska do Warszawy w takich warunkach trwa nieraz długie tygodnie co pozbawia możności naszych odbiorców towarów polskich przychodzących do portów morskich, korzystać z drogi wodnej. Przewóz wodą jest tańszy od przewozu koleją, wynosi bowiem około 50% do 60% różnicy. Pomimo tego cały szereg artykułów o małej swej zawartości, jak również surowce, przeważnie są nadawane z portów morskich na koleje. Tego rodzaju artykuły, będące bardzo czułe na koszta transportu, opłacające wyższe stawki kolejowe, kształtują ceny na wyroby krajowe znacznie wyższe.

Na Zachodzie żywym przykładem szybkiego rozwoju portów morskich są te, które mają połączenie dogodne systemem wodnym rejonów przemysłowych położonych w głębi kraju. Weźmy Szczecin, Hamburg, Rotterdam, Antwerpję, Havre, w przeciwieństwie do powolnego rozwoju portów połączonych z przyległym krajem tylko kolejami, jak np. Libawa, Kołobrzeg, Lubeka, Boulogne, etc. posiadających często dogodny port naturalny i dogodne połączenie kolejowe.

Przyczyną tego zjawiska jest taniość przewozu na drogach wodnych, będąca wynikiem niższych własnych kosztów przewozowych w porównaniu z kolejami. Taryfy kolejowe zawsze kształtować się muszą drożej od taryf wodnych, ponieważ przy budowie kolei daleko większą rolę odgrywają materjały (szyny, budowa stacyj etc.) i tabor, jak również są droższe koszty eksploatacji. Na kolejach z powodu większego oporu i większej wagi martwej (tary) taboru, niż na drogach wodnych, tonnokilometra wydatki, związane z siłą pociągową i remontem taboru, grają większą rolę, niż na drogach wodnych.

Podług inż. T. Tillingera „koszty przewozu kolejowego i wodnego są gdzieś równe i wynoszą 5 gr. za tonno-kilometr, to w tej liczbie koszta rzeczowe wynoszą na kolejach około 2,5 gr., a na drogach wodnych 0,7 gr.“.—

Dla portów morskich uczyniliśmy wiele, stwarzając Gdynię. Zreorganizowaliśmy nasz handel zagraniczny, przez bezpośrednie docieranie naszych okrętów polskich do portów świata, ale prawie nic nie jest zrobione, aby dać i zapewnić tym portom tanią i dogodną komunikację wodną. Musimy się liczyć z dalszem rozwojem naszych placówek, tembardziej, że obecny obrót towarowy przez Gdynię i Gdańsk zmusza nas do dalszej rozbudowy tych portów, więc zapewnienie dróg dojazdowych jest dzisiaj sprawą wielkiej wagi, aby ich sprawność mogła zabezpieczyć rzeczywiście potrzeby gospodarstwa krajowego. Należy zwrócić umagę na arterję wiślaną, dającą możność utrzymania stałej nawigacji — przez prowadzenie robót doraźnych przy utrzymaniu nurtu, jak również należy ukończyć pierwszą serję robót w porcie handlowym w Warszawie, przez ukończenie włączenia portu do sieci kolejowej.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

POLSKI HANDEL MORSKI W R. 1930

Dzięki stałemu zwiększaniu się naszej marynarki handlowej, rozbudowie portów polskich, wzmożeniu produkcji, działalności państwowego instytutu eksportowego i handlowych placówek informacyjnych przy naszych przedstawiciestwach zagranicznych, dzięki zwrotowi ceł eksporterom naszym, dzięki zainteresowaniu się naszych sfer gospodarczych rynkami zamorskiemi, udział naszego handlu drogami morskiemi w ogólnym naszym handlu zagranicznym stale się zwiększa.

Okręty pod polską banderą niepomiernie przyczyniają się do zwiększenia naszego wywozu (patrz. sprawozdania z działalności Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego, respective P. P. „Żegluga Polska“, do ożywienia współżycia gospodarczego za odległemi krajami.

Polska jest nadewszystko krajem jeszcze o przewadze wytwórczości rolniczej i półsurowców, stąd też taki wywóz, a takim jest właśnie wywóz drogami morskiemi, ma dla Polski szczególne znaczenie.

W imporcie do Polski trzecia część niespełna towarów (ton) wchodzi przez Gdańsk i Gdynię, natomiast eksport (ton towarów) jest olbrzymi, wynosi 54% całego naszego handlu zagranicznego.

W roku bieżącym do dn. 1-go sierpnia wywieziono z Polski w miljonach ton:

przez Gdynię	164,3	wartości 76	milj. zł.
przez Gdańsk	399,9	„ 388	„ „
Ogółem z Polski	1034,5	„ 1.432	„ „

W roku 1929 w tym samym czasie wywieziono:

przez Gdynię	122,7	milj. ton	wartości	35	milj. zł.
przez Gdańsk	364,8	„	„	350	„ „
ogółem z Polski	1109,0	„	„	1500	„ „

Te same cyfry w imporcie za r. b., do 1. VIII. wwieziono:

przez Gdynię	14,6	milj, ton	wartości	41,3	milj. zł.
przez Gdańsk	46,9	„	„	332,7	„ „
Ogółem z Polski	203,5	„	„	1342,0	„ „

i w imporcie za r. 1929 (do 1. VIII):

przez Gdynię	15,2	milj. ton	wartości	42,8	milj. zł.
przez Gdańsk	104,3	„	„	487,0	„ „
Ogółem z Polski	319,5	„	”	1923,4	„ „

Widocznym coraz bardziej jest i udział Gdyni w ogólnym naszym handlu morskim.

W r. ub. przez Gdynię wywożono zaledwie pod względem wartości dziesiątą część tego, co przez Gdańsk, w r. bież. eksport przez Gdynię pod tym względem zwiększył się wdwójnasób.

Dotychczas nasz handel morski był w większości wypadków dorywczy, okazyjny, niedość planowy, od wypadku do wypadku.

Od dłuższego czasu hasło s t a n d a r y z o w a n i a towarów, głoszone przez min. przemysłu i handlu, staje się coraz bardziej popularnem śród naszych syndykatów i organizacji wytwórców, Gdynia otrzymuje coraz więcej urządzeń, potrzebnych dla chronienia i badania wywozu i wwozu różnych towarów.

P. P. „Żegluga Polska“ tworzy stałe połączenia okrętowe, czyli staje się komunikacją coraz ściślej związaną z naszem handlem zagranicznym.

Stopniowo, przezwyciężywszy bierność naszego bilansu handlowego, która groziła katastrofą powszechną, przygotowywujemy się do ekspansji gospodarczej, do budowania swego dobrobytu.

I wyniki tej ekspansji gospodarczej niezawodnie byłyby już znacznie większe, gdybyśmy mieli łatwiejszy dostęp do Gdyni, gdyby była Wisła uregulowana i ukończona budowa linji kolejowej Katowice — Gdynia, gdyby Ministerstwo robót publicznych i komunikacji nie hamowało swoją niedość rozwiniętą współpracą twórczego rozmachu Ministerstwa P. i H., w jego niezłomnem i planowem realizowaniu mniejszego i wielkiego naszego programu morskiego.

Znaczna część urządzeń portowych w Gdyni nie jest należycie wyzyskana skutkiem, trudności dowozu z głębi kraju.

BOJKOT GDYNI PRZEZ T-WA ASEKURACYJNE

NIEUSPRAWIEDLIWIONE DAWNIEJSZE WYSOKIE STAWKI.

Towarzystwa asekuracyjne tak zagraniczne jak i krajowe, posiadające stosunki z Polską, korzystające z istnienia Polski, powinny popierać interesy Polski, a nie przemyślnie zwalczać jej rozkwit.

Inaczej do tego aksjomatu odnoszą się jednak w praktyce t-wa asekuracyjne, stosujące niezwykle wysokie stawki, dla towarów, kierowanych z Gdyni do Gdańska lub odwrotnie.

Wiemy, że za przewóz towarów okrętami przez zatokę Fryską, której przebycie wymaga kilkanaście razy więcej czasu i która jest szczególnie niebezpieczna ze względu na tak zwane krótkie fale, towarzystwa asekuracyjne nie pobierają żadnych specjalnych dopłat.

Pobieranie atoli tych właśnie dopłat specjalnych jest szczególnie skrupulatnie stosowane za przejście statku z Gdyni do Gdańska lub odwrotnie, czyli na przestrzeni kilkanaście razy mniejszej, niż w zatoce Fryskiej i to w bardzo wysokich stawkach, zupełnie nieusprawiedliwionych, wprost bezsensownych na tej małej przestrzeni, gdzie stacje meteorologiczne naprzód uprzedzą o wszelkiej burzy.

Stawki te, pobierane obecnie przez t-wa asekuracyjne, są większe prawie o 100% od stawek normalnych.

Możnaby się nie dziwić, gdyby stawki te pobierały wyłącznie t-wa specjalnie hakatystyczne, mające na celu zwiększenie kosztów wszelkich przewozów, kierowanych na Gdynię, czyli tem samem zdepresjonowanie tego portu.

Stosowanie jednak tych stawek przez polskie towarzystwa asekuracyjne jest czemś horrendalnem.

(c. d. n.)

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE „ŻEGLUGA POLSKA“

WYNIKI DZIAŁALNOŚCI ZA PIERWSZE PÓŁROCZE 1930 R.

Przedsiębiorstwo za r. 1929/30 (do 1. IV wykazało po pokryciu amortyzacji statków czysty zysk w kwocie 198.424 zł.

W chwili obecnej przy wyjątkowo ciężkiej konjunkturze na frachty p. p. „Żegluga Polska“ ma mniejsze dochody.

Podaje fachowa prasa angielska: frachty na morzach północnych spadły średnio o 28% w porównaniu do stawek zeszłorocznych, do frachtów przedwojennych o 26$^1/_2$%. Tymczasem koszty eksploatacji statków wzrosły po wojnie w stosunku do kwot przedwojennych o ok. 70%, a mianowicie opłaty portowe — średnio o 60%, płace personelu nawigacyjnego — o 80%, płace robotników portowych — o 100%, ceny bunkru — o 75%, ceny środków żywnościowych — o 100% i t. d. Istotnie w tych warunkach sytuacja w żegludze wszystkich krajów musi być uważana za ciężką.

Ciężką sytuację po wojnie komplikuje krom tego polityka żeglugowa Stanów Zjednoczonych Ameryki, które i w tej dziedzinie przejawiają agresywność i wprowadzają banderę swoją na rynki bez jakiejkolwiek kalkulacji, byle tylko uniezależnić się od żeglugi europejskiej, przyczem straty amerykańskich towarzystw żeglugowych zwraca im ich Rząd w formie subwencyj.

Mimo tej trudnej sytuacji statki nasze nie próżnują, otrzymują ładunki powrotne i w porównaniu do innych przedsiębiorstw żeglugowych zwycięsko stosunkowo wychodzą z opresji.

W przeciągu pierwszego półrocza r. b. przewiozły ogółem 255.555 ton towarów, w tem 36.032 ton w przewozie między portami obcemi, 49.903 t. w imporcie do Polski, a co najważniejsze, co jest wielką zasługą i racją istnienia przedsiębiorstwa 169.610 ton w eksporcie z Polski.

W przeciągu ub. półrocza P. P. „Żegluga Polska“ eksploatowała te same środki, co i w roku poprzednim, z wyjątkiem jednego nowego statku



Korytarz na pokładzie: B (kabiny luksusowe) pasażerskiego statku „Gdynia“.

S/S. „Chorzów“, o nośności 1.273 t., kupionego dla uruchomionej w kwietniu regularnej towarowej

Linji Bałtyckiej), do dyspozycji której oddany także został od dn. 1 kwietnia r. b. S/S. „Tczew“, (1.020 t.), eksploatowany dotąd jako tramp. Reszta statków właśnie w tym charakterze pracuje stale, przyczem 2 z nich — S/S. „Niemen“ i S/S. „Wisła“ (po 5.150 t.), odbywają podróże przeważnie do Włoch i Półn. Afryki, dając raz na miesiąc stałe połączenie z Oranem (Algier) i Casablanką (Marokko).

„Wilno“, „Warta“ i administrowany „Kopernik“ (własność Łuszazarni ryżu) kursują przeważnie do portów Bałtyku i do francuskich.

Statki pasażerskie są te same, co w r. ub. („Gdynia“, „Gdańsk“, „Jadwiga“, „Wanda“, „Hanka“).

RUCH STATKÓW P. P. „ŻEGLUGA POLSKA“.

Podług sprawozdań, otrzymanych w tygodniu od 22 do 28 września 1930 r., był następujący; zestawienie to podajemy dla scharakteryzowania zasięgu bandery polskiej:

TRAMPY:

S/S. „Katowice”— dn. 21/IX przybył z Gdańska do Stockholmu, wyładował tu 2.705 t. węgla, dn. 24/IX odpłynął pod balastem, dn. 26/IX przybył do Gdańska gdzie rozpoczął załadunek węgla do Francji;

S/S. „Kraków” — ładuje w Braiła (Bułgarja) zboże do Skandynawji;

S/S. „Niemen” — dn. 22/IX przybył do Skelleftea (Szwecja), gdzie ładuje drzewo do Sharpness (Anglja);

S/S. „Poznań” — dn. 22/IX po wyładowaniu w Rouen (Francja) 2.700 t. węglą, odpłynął do Rotterdamu (Holandja), przybył tu dn. 24/IX i rozpoczął załadunek 2.800 t. węgla gazowego do Gdańska;

S/S „Toruń” — dn. 23/IX przybył z Rotterdamu (Holandja) do Kopenhagi, wyładował tu 2.200 t. koksu, poczem dn. 29/IX odpłynął do Gdyni;

S/S. „Warta” — załadował w Gdyni 3.763 t. węgla i dn. 27/IX odpłynął do Hotlenau (Niemcy);

S/S „Wilno” — dn. 24/IX odpłynął z Gdyni z ładunkiem 2.723 t. węgla do Randers;

S/S „Wisła” — po zakończenin w Sfax (Tunis) wyładunku węgla z Cardiff (Anglja), dn. 26/IX odpłynął do Sousse (Tunis) po fosforyty.

LINJA BAŁTYCKA:

S/S. „Chorzów” — po zakończeniu w Tallinnie wyładunku 250 t. drobnicy, dn. 24/IX przybył do Helsingforsu, gdzie wyładował 220 t. drzewa, oraz rozpoczął załadunek 200 t. złomu dla Gdyni;

S/S. „Tczew“ — po przejściu w dn. 25/IX z Gdyni do Gdańska i załadował tu ok. 740 ton cukru i drobnicy, dn. 28/IX odpłynął do Rygi.



Wewnętrzne urządzenie pasażerskiego S/S. „Gdańsk“, własność przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska“.

ANKIETA NA TEMAT: JAK ROZBU

OD REDAKCJI· Wobec aktualności zagadnienia i napływu licznych listów organizujemy ankietę na powyższy temat i otwiermy na łamach naszego pisma dyskusję, w której sfery zainteresowane będą mogły się wypowiedzieć.
Bardziej znamienne poglądy, wyrażone w nadesłanych dotychczas listach, podajemy poniżej:

Szanowna Redakcjo!

Dlaczego nie mamy odpowiedniej marynarki wojennej i handlowej. Tak duże państwo, jakim jest Polska, powinno mieć dużą flotę...

Uważam, że jest to najważniejsza sprawa dla naszego narodu, i powinien być naznaczony podatek od każdego obywatela na budowę okrętów, przez tyle lat, aż się zakupi tyle okrętów, ile ich potrzeba. Są jakieś towarzystwa, które niby zbierają na budowę okrętów, ale ja nie wiem, żeby coś zrobili, gdyż za grosz publiczny utrzymuje się dużo urzędników i więcej zbierają na swoje pensje, niż na okręty, tak być nie powinno. Niech mój skromny głos będzie zapoczątkowaniem wyrażenia opinji poważnie myślących Polaków.

Uprzejmie Proszę Szanowną Redakcję o zapytanie się innych czytelników o zdanie, a napewno zgodzą się ze mną.

Majster z Górnego Śląska
Wojciech B...

O WIELKĄ PRZYSZŁOŚĆ KOMITETU FLOTY NARODOWEJ. ZASADNICZE ZMIANY W ŁONIE ADMINISTRACJI

Szanowna Redakcjo!

Dziś każdy zdaje sobie sprawę, jak wielkie znaczenie dla Polski ma dostęp do morza i rozbudowa polskiej floty morskiej.

Budujmy potężną flotę handlową i wojenną! — to hasło jest dziś w sercu i na ustach każdego Polaka.

Gdy buta niemiecka wyciąga chciwie szpony po nasze ziemie zachodnie i bezbronne wybrzeże morskie, musimy gromadnie przygotować się do walki, sprawdzić krytycznem okiem wszystkie główniejsze posterunki,

Takim posterunkiem jest Komitet Floty Narodowej, który powstał z odruchu społeczeństwa, przychodzącego Rządowi z pomocą w kierunku budowy okrętów.

Każdy bezstronny obserwator przyzna, że wynik czteroletniej zbiórki K. F. N. jest więcej, niż nikły.

Dlategoteż z radością trzeba powitać wiadomości o zamierzeniach reorganizacji administracji Komitetu Floty Narodowej, które coraz głośniej rozbrzmiewają w prasie, społeczeństwie i w samym zarządzie K. F. N.

Podobno ma być zaangażowany na stanowisko szefa aparatu biurowego (tak zwanego sekretarza generalnego) fachowiec-organizator.

Obecnie stanowisko to zajmuje p. gen. Marjusz Zaruski, znany sportsmen, amator-literat, lecz nie posiadający, jak wykazała dotychczasowa jego działalność, odpowiednich sił i zdolności dla prowadzenia tak odpowiedzialnej przed Polską działalności.

Każdy rozumie, że siedemdziesięciokilkoletni starzec, sterany życiem i długą służbą wojskową, nie może wziąć na swoje barki tak odpowiedzialnej pracy, wymagającej dużego zasobu energji i pełni sił.

Dotychczas p. Zaruski wykazał dużo dobrej woli, lecz nie sprostał podjętemu zadaniu.

Poza osobą sekretarza generalnego powinien być niewielki, niekosztowny, lecz doborowy fachowy personel, żadna społeczna instytucja nie może tolerować synekur lub być przytuliskiem dla emerytów.

Ofiarność społeczeństwa polskiego jest bardzo duża, lecz obok wielkich haseł potrzebna jest i umiejętność kierowania zbiórką.

Jako jaskrawy tego przykład mogą służyć fakty: bez kosztów administracyjnych zebrano w krótkim czasie na łódź Marszałka Piłsudskiego około miljona złotych, na fundusz walki ze szpiegostwem też bez wydatków przeszło miljon, wystarczyło wezwanie p. Ministra E. Kwiatkowskiego, by na pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich w Gdyni, zebrano bez żadnych kosztów administracyjnych w ciągu kilku miesięcy około pół miljona zł.

Liga Obrony Powietrznej Państwa ze zbiórek całe miljony ofiarowuje na budowę polskiego lotnictwa.

Jak uboga i nikła jest zbiórka, prowadzona przez p. Zaruskiego, który w ciągu czterech lat, wydając krocie tysięcy złotych na administrację, w samem 1929 r. wydał 117385,32 zł., świadczy fakt, że w ciągu tych czterech lat zdobył się zaledwie na zakup nie parowca, ale żaglowca „Dar Pomorza“.

Prawdę mówiąc i ten „Dar Pomorza“ jest ufundowany właściwie wysiłkiem jednego województwa (jest darem wojewódzkiego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia w Toruniu), które według sprawozdania p. gen. Pasławskiego („Dzień Pomorski“ z 27.V. 1930 r.), zebrało w ciągu roku 1929 — 316.907 zł., wydając na administrację nie 117.383 zł., lecz na propagandę 9 tys. zł., na personalja i inne koszty administracyjne 10 tys. zł., co stanowi około 5 procent zebranej sumy przez to województwo.

Natomiast wydatki administracyjne centralnego biura Komitetu Floty Narodowej sięgają 50% zebranych sum; według sprawozdania Komisji rewizyjnej zebrano za r. 1929 z całego państwa polskiego tylko 265.411 zł., co w porównaniu z samorzutną zbiórką jednego województwa, jest jaskrawem ujawnieniem niedołęstwa.

Ustawa o Komitecie Floty Narodowej przewiduje jako wynagrodzenie dla zbierającego tylko 15%, znaczy, że Sejm ustawodawczy, biorąc pod uwagę stałe subsydjum Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Subsydjum to w r. 1929 wynosiło 20.400 zł.), wszelkie udogodnienia w prowadzeniu zbiórki (jak okólniki pp. Ministrów, bezpłatne bi-

lety przejazdu dla pracowników K. F. N. i t. p.) i wielki cel, uważał, że wydatki nie powinny przekraczać granicy tych 15%, co potwierdzają inne zbiórki, oraz Wojewódzki Komitet Obchodu Dziesięciolecia w Toruniu, który, jak wyżej powiedziano, ufundował statek „Dar Pomorza“ przy kosztach administracyjnych, wynoszących około 5% sumy zebranej.

Sumując powyższe wywody, każdy trzeźwo myślący przyzna, że ten stan rzeczy dalej trwać nie może.

Miejmy nadzieję, że sam p. Zaruski, który w swoich pracach i przemówieniach głosi, że kocha morze, pierwszy zrozumie swoją pomyłkę i ustąpi miejsca komuś bardziej odpowiedniemu, przyczyniając się tem samem dla dobra Komitetu Fl. N., dla dobra Polski.

Pożądanem byłoby, żeby władze naczelne Kom. Fl. Nar. zabezpieczyły sobie współpracę p. gen. Zaruskiego w tej dziedzinie, w której mógłby być pożyteczny.

Głos mój nie jest odosobniony, przytaczane tu wyniki społeczeństwo polskie zna, każdy, kto dał pieniądze, bacznie śledzi ich zużytkowanie, dalszą wydajność ich pracy.

Jestem pewien, że społeczeństwo polskie, widząc racjonalną gospodarkę K. F. N. pośpieszy z wydatną pomocą, nie szczędząc grosza i przyczyniając się do tworzenia z floty obrony wybrzeża i naszej wolności gospodarczej i politycznej, bo bez morza niemasz Polski!

Kraków. *Dr. F. N-ski.*

O T-WA AKCYJNE BUDOWY OKRĘTÓW

Szanowny Panie Redaktorze!

Ośmielam się niepokoić Go niniejszą propozycją, aby została podjęta w „Flocie Narodowej“ dyskusja na temat rozbudowy floty polskiej. Sądzę że wypowiedzenie się licznych osób, na ten temat będzie wyrazem myśli szerszego ogółu społeczeństwa polskiego, i pozwoli przekonać się, jaka droga byłaby najwłaściwszą na flotę Polską. Zbieranie przez instytucje składek uważam raczej za zabawę, niż za poważne zaspokojenie potrzeb polskiego morza. Okręt handlowy parowy, minimalnie kosztuje 1.500 tys. złotych, a ile instytucja taka wyda na personel propagandy, administracje i t. d. zanim zbierze powyższą sumę. Ile lat i ile wydatków zbędnych potrzeba, aby zakupić kilka okrętów handlowych, nie mówimy już o wojennych. Uważam, za celowe istnienie instytucji społecznych, opiekujących się sportem morskim, zakupywanie yachcików, propagowanie i popieranie sportu wśród młodzieży i starszych. Gdyż wskazanem jest zakładanie towarzystw akcyjnych z minimalnem udziałem aby każdy mógł wziąć udział, lokując kapitał od kilkunastu złotych wzwyż. Polecając łaskawej uwadze te kilka słów, pozostaję

z głębokim poważaniem

Inż. Wł. Z.

Warszawa.

O JEDNĄ INSTYTUCJĘ SPOŁECZNOMORSKĄ

Zwracam się do Sz. Redakcji z prośbą, aby poruszyła na łamach swojego poczytnego pisma sprawę istnienia pokrewnych instytucji, jak komitet Floty Narodowej i Ligi morskiej i Rzecznej. Jest to jak to się mówi masło maślane, pierwsza rozpoczęła pracę dla morza Liga M. i R. gdy trochę się wzmocniła i zaczęły być widoczne rezultaty jej pracy, rozpoczyna działalność Komitet Flody Narodowej, wprowadzając dezorjentację wśród społeczeństwa i osłabiając akcję Ligi Morskiej. Pisze się, że niby Liga M. i R. to ma dział propagandy a Komitet Fl. Nar. to załatwia sprawę rozbudowy floty morskiej, a dlaczego jedna instytucja nie może prowadzić poważnej szerokiej akcji, co byłoby taniej i z sensem. Liga Morska i Rz. ma pierszeństwo i tradycję. Dla uspokojenia rozgoryczonej opinji publicznej, zaczęto niby czynić kropki w celu połączenia tych instytucji, ale skończyło się na pobożnych życzeniach. Czy chodzi o tytuły i płatne stanowiska, czy też o dobro sprawy. Eksperyment budowania okrętów ze składek, ofiarowanych na Kom. Fl. N. powiedzmy szczerze nie udał się, gdyż jak wykazała praktyka zakupiono po kilku latach mały żaglowiec. Znaczy się prowadzenie propagandy przez L. M. i R. ma rację bytu, natomiast zbieranie na „wielką flotę wojenną i handlową“ w sposób, praktykowany przez Kom. Fl. Nar. nie wytrzymuje zdrowej krytyki.

Czyż naprawdę musimy łudzić się i żyć fantazją, na to niema czasu i drogo kosztuje państwo.

Z poważaniem

Zyg. Karwowski

Wilno.

ROZBUDOWA GDYNI

MAGAZYNY CUKROWE W PORCIE GDYŃSKIM.

Jak wiemy, jednym z głównych towarów naszego eksportu jest cukier, idący do Anglji, Chin i zachodniej Europy.

Od dłuższego czasu cukrownicy odczuwali potrzebę posiadania takich składów, jako nieodzownego warunku dla eksportu cukru, tak łatwo podlegającego uszkodzeniu przez wilgoć lub zamoczenie.

Grupa cukrowni b. dzielnicy pruskiej pod firmą „Cukroport” składy portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni w Gdyni wydzierżawiła od Rządu tereny w porcie i przystąpiła do budowy dwuch składów.

W przeciągu roku mają powstać na terenie, wydzierżawionym od portu, 2 magazyny: jeden parterowy, w pierwszej linji nadbrzeża Polskiego, pomiędzy magazynami Warsz. T-wa Transportowego i „Warty”, długości 150 m i szerokości 50 m; drugi — ztyłu za pierwszym, tej samej co i tamten długości, szerokości 35 m, 3-piętrowy. Pierwszy z magazynów ma odgrywać rolę hangaru tranzytowego i towar będzie tu składany przejściowo, drugi jest przeznaczony specjalnie dla długoterminowego składowania. Pojemność pierwszego z magazynów — ok. 15.000 t, drugiego — ok. 40.000 t, oba magazyny będą miały własną komunikację mechaniczną zapomocą specjalnych transporterów, przechodzących ponad ulicą, oraz wind w magazynie długoterminowym. Magazyny „Cukroportu” otrzymują prawa składów wolnocłowych oraz prawo wydawania warrantów.

NOWE URZĄDZENIA MECHANICZNE W PORCIE GDYNIA.

Gdynia posiadała jeszcze w lipcu r. b. zaledwie 18 wszelkiego rodzaju dźwigów i urządzeń przeładunkowych, stale otrzymuje nowe urządzenia, z tych już zostały zmontowane względnie w ciągu roku będą zmontowane:

1) Most o nośności 12 t. na wybrzeżu Szwedzkiem.
2) 2 dźwigi bramowe firmy „Polskarob” o nośności 7 ton.
3) 2 dźwigi bramowe 7-o tonowe firmy „Progress” na wybrzeżu Śląskiem (już pracują).
4) 1 dźwig firmy „Giesche” 7-o tonowy.
5) 1 dźwig firmy „Elibor” 7-o tonowy.
6) 2 taśmowe urządzenia załadunkowe na nadbrzeżu Duńskiem jedno z taśmą gumową — rządowe, drugie „Skarbofermu”.
7) 1 wywrotnica wagonów (na bok).
8) 2 wywrotnice bunkrowej stacji.
9) 14 dźwigów bramowych i portalowych na nadbrzeżach Polskiem i Rotterdamskiem.
10) 4 specjalne polipy (chwytacze) do złomu.

MAGAZYNY TYTONIOWE I SPIRYTUSOWE W GDYNI.

Kosztem 2 1/2 miljona zł. firma „Fr. Skąpski i S-ka” buduje w Gdyni pięciopiętrowy magazyn dla składu importowanego tytoniu, obliczony na obrót 15.000 ton rocznie. W magazynie tym znajdzie również pomieszczenie eksportowy towar monopolu spirytusowego.

Oprócz tego magazynu, który będąc oddalonym od morza o 150 m, będzie posiadał kryty korytarz, prowadzący nad samo morze, monopol tytoniowy buduje i drugi magazyn, który ma być hurtownią tytoniu na Pomorze.

Import surowego tytoniu do Polski sięga 17.000 ton rocznie, częściowo tytoń ten wnikał drogą lądową, teraz prawdopodobnie będzie szedł wszystek z Bułgarji, Grecji, Turcji drogą morską.

MLECZARNIA SPÓŁDZIELCZA W GDYNI.

Kosztem 600.000 zł. pomorska Izba Rolnicza wybudowała w Gdyni przy szosie Gdańskiej mleczarnię parową.

Zadaniem tej mleczarni jest skup w okolicy zakontraktowanego mleka, sterylizacja, przerób na masło i sery celem aprowizacji Gdyni, która liczy dziś prawie 50.000 mieszkańców, zaopatrywanie w prowiant statków i eksport przy pomocy Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego masła i serów do Anglji.

Zdolność przerobu mleczarni obliczona jest na 25.000 litrów mleka dziennie.

DŁUGOTERMINOWE HALE SKŁADOWE W GDYNI.

Zarząd portu przystąpił do budowy długoterminowego składu dla towarów celem odciążenia składów na nabrzeżach dla towarów, które zatrzymują się dłużej w Gdyni.

Budowane w 5-u kondygnacjach hale składowe nie będą dużych rozmiarów, powierzchnia użytkowa ich jednak wynosić będzie 15000 kwadratowych metrów.

Każda z zainteresowanych w handlu morskiem firm może dla siebie dowolną część składu wynająć.

KOŃCZENIE BUDOWY NAJWIĘKSZEJ W POLSCE OLEJARNI NA INDYJSKIEM NABRZEŻU PORTU GDYŃSKIEGO.

W końcu bieżącej jesieni będzie uruchomiona w Gdyni olejarnia zdolna do przerobu 50000 do 80000 ton surowca rocznie.

Gmach silosu olejarni posiada 32 m. wysokości, cztery elewatory dźwigają ziarno.

Według danych „Polski Gospodarczej“ surowiec Olejarnia będzie sprowadzała przedewszystkiem z zagranicy: nasiona lniane z Argentyny, siemię słonecznikowe z południowej Rosji (z Noworosyjska), nasiona soja z Chin, wreszcie orzeszki ziemne (arachidy) z Indyj. Nieznaczne stosunkowo ilości siemienia lnianego oraz rzepaku Olejarnia będzie otrzymywała na rynku krajowym. Główny surowiec — argentyńskie siemię lniane (czasem też palmowe) będzie przychodziło do Gdyni statkami finlandzkiemi linji Finland — Süd America, przy-

czem statki takie, z pełnym ładunkiem nasion oleistych, będą pojawiały się w Gdyni regularnie co parę tygodni, podobnie jak obecnie regularnie zawijające statki z ryżem z Indyj. Nasiona słonecznikowe będą przychodziły z Morza Czarnego również w ładunkach pełnookrętowych. Nasiona z Chin i Indyj będą musiały narazie korzystać z transportów łamanych — via Danja lub Niemcy, wchodzą tu bowiem w grę narazie mniejsze ilości. W każdym razie w obrocie portu gdyńskiego przybędzie stąd 50 — 80.000 t. rocznie nowego towaru importowanego.

Wytwarzać Olejarnia będzie przedewszystkiem oleje: lniany, słonecznikowy, palmowy i arachidowy, stanowiące półprodukt do wyrobu tłuszczów jadalnych wzgl. różnego rodzaju artykułów technicznych; dalej z nasion soji będzie wyrabiana oliwa; wreszcie jako produkt dalszej przeróbki Olejarnia będzie dostarczać na rynek pokosty. Wszystkie te artykuły przeznaczone są na rynek wewnętrzny. Natomiast produkt uboczny, pozostający przy produkcji olejów, mianowicie makuchy, stanowiące zresztą wagowo ok. 70% w stosunku do portu — do Danji, Szwecji Finlandji. Stąd znowu przybędzie obrotowi towarowemu przez Gdynię nowy ładunek, w ilości 35 — 55.000 t. rocznie.

Dodać jeszcze należy, że fabryka zatrudniać będzie ok. 300 robotników, oraz że przedsiębiorstwo zoranizowane zostało w formie spółki akcyjnej o kapitale *zł*, 2,500,000, z udziałem przytem kapitału holenderskiego.

CHŁODNIA I SKŁADY PORTOWE W GDYNI.

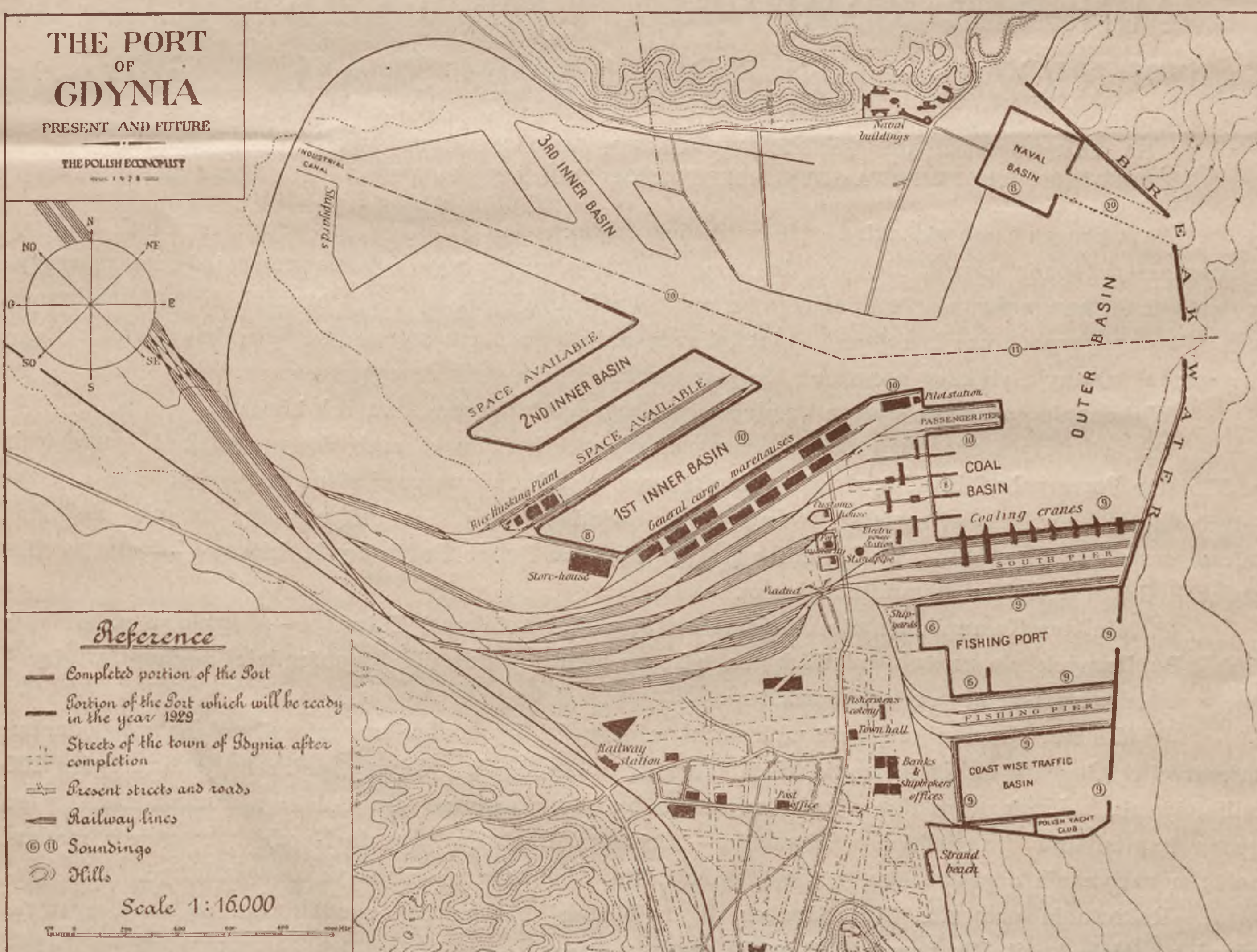
„Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni" S-ka z o. por. posiada kapitał zakładowy Zł. 11.100.000 (telef. 15-39 i 15-75) adres telegraficzny „Chłodrol" Gdynia.

Chłodnia jest publicznym domem składowym o charakterze składu wolnocłowego i tranzytowego.

Chłodnia ta stanowi centralne ogniwo systemu chłodniczego dla handlu Polski i krajów ościennych z Anglją, Francją, Ameryką i innemi krajami zamorskiemi; nadto stworzyła stałą komunikację chłodniczą z Anglją.

Chłodnia posiada sprawność chłodniczą 1.100.000 kalor., 70 komór chłodzonych o pojemności 700 wagonów i specjalne urządzenia dla chłodzenia jaj, masła, mięsa i drobiu, nadto zamrażalnie zbitych jaj i bitego drobiu.

Najnowsze urządzenia techniczne jak: centralna stacja regulacyjna, teletermometryczna, telehygrometryczna, ozonowa, centralna instalacja dla ogrzewania i osuszania powietrza, dla odgrzewania jaj, niezależne obiegi powietrza chłodzącego dla różnych towarów, wymagających specjalnego traktowania, pozwalają w każdej porze roku utrzymywać temperaturę od — 15° C do + 15° C i odpowiednie warunki dla racjonalnego przechowywania towarów łatwo psujących się.



Chłodnia posiada najnowsze środki transportowe, umożliwiające szybki, masowy i sprawny przeładunek oraz dwie własne bocznice kolejowe wprowadzone do budynku, osiem dźwigów towarowych, kolejkę wiszącą dla mięsa, sześć wag towarowych automatycznych, trzy obszerne hale manipulacyjne dla przyjmowania i wydawania towarów, wózki dźwigowe z platformami do przeładunku wewnętrznego, własną krytą suwnicę wyładunkową, zabezpieczającą towar przy załadunku na statki od słońca, deszczu i kurzu.

Chłodnia przechowuje: jaja, masło, mięso, bekony, wędliny, smalec, słoninę, drób bity, owoce świeże i suszone, warzywa, chmiel, sery i wytwarza do 20 ton dziennie lodu krystalicznego, gwarantując fachową opiekę specjalistów oraz wykonując wszelkie czynności zlecone z zakresu opieki nad złożonym towarem, wreszcie mieści urzędowy zakład do badania masła i urzędową stację trychinoskopijną.

Stawki składowe i przeładunkowe chłodni portowej w Gdyni są niższe, niż w innych analogicznych zakładach zagranicznych, wynoszą bowiem: jaja 1,80 zł. mies. od 1/1 wzgl. 2/2 skrzyni; masło 2 zł. mies., 0,75 zł. tyg. od 1 beczki wagi brutto około 60 kg. Przeładunek wagonowy 3,50 zł. od tonny. Przy większych obrotach do 15% zniżki.

Chłodnia wydaje warranty, umożliwia uzyskanie kredytu na 8% rocznie w Państwowym Banku Rolnym pod zastaw towaru.

EKSPORT Z POLSKI DO EGIPTU.

O szybkim rozwoju polskiego eksportu do Egiptu świadczą cyfry zawarte w nowowydanym zestawieniu statystycznem egipskiego handlu zagranicznego za czas od 1 — 16 lutego r. b. Według zestawienia tego import z Polski wyniosł F. eg. 82,581, zajmując 23 miejsc wśród 50 krajów wyszczególnionych w egipskiej statystyce.

Wymieniona cyfra jest jak dotyczas rekordowa, zwłaszcza jeżeli się zważy, że import w ciągu 16 dni lutego r. b. przewyższył wartość całorocznego importu polskiego w roku 1928, wynoszącego F. eg. 82.085 (w r. 1929 F. eg. 110.419).

Wymienione zestawienie statystyczne obejmuje tylko część miesiąca lutego r. b., ponieważ z dniem 17.2 rb. wprowadzono w statystyce egipskiej odmienną klasyfikację towarową w związku z nową taryfą celną.

Nadmienić jednak należy, że import egipski przed wprowadzeniem nowej taryfy celnej cechował wogóle silny wzrost, co tłomaczy się tworzeniem zapasów towarowych przez miejscowych importerów.

MINISTER KOMUNIKACJI NIE WYBUDOWAŁ DOTYCHCZAS LINJI KOLEJOWEJ ŚLĄSK — GDYNIA

NA TEM TRACI BILANS HANDLOWY PAŃSTWA, WYDAJNOŚĆ KOPALŃ WĘGLA, ZAROBKI ROBOTNIKÓW, ROZBUDOWA GDYNI, MOŻE Z KONIECZNOŚCI ZYSKAJĄ FRANCUSCY KAPITALIŚCI.

Nasz program morski składa się z dwóch części: z tak zwanego „małego programu", którego wykonanie przypada na rok bieżący, do programu tego należy wykończenie pewnej ilości nabrzeży, wybudowanie hangarów, słowem rozbudowa portu i miasta Gdyni, by mógł obsługiwać najkonieczniejsze potrzeby gospodarcze i wojenne Polski, i związanie tego portu arterjami komunikacyjnemi z zapleczem; tak zwany „większy program" nie jest jeszcze w szczegółach wypracowany.

Wykonanie całkowite owego „mniejszego programu" przypada na rok bieżący.

Jak widzimy z obecnego stanu naszej marynarki handlowej, rozbudowy urządzeń portowych p. Minister Przemysłu i Handlu, dzięki tytanicznemu wysiłkowi ze swej strony, wywiązał się z przyjętych na się obowiązków, rozmach twórczy jego świadomej wielkich celów pracy hamuje niedostateczna współpraca p. Ministra Komunikacji i p. Ministra Robót Publicznych, którzy dotychczas nie związali Gdyni arterjami komunikacyjnemi.

P. Minister Komunikacji nie ukończył budowy linji kolejowej Katowice — Gdynia, a p. Minister Robót Publicznych nie uregulował Wisły na tyle, by była dogodna dla bezpośredniej żeglugji, wiążącej porty wiślane z naszemi portami morskiemi.

P. Minister Komunikacji nie skierował większości dochodów na tę najbardziej gospodarczą inwestycję. Obecnie na dokończenie kolei, łączącej Górny Śląsk z Gdynią, potrzeba jeszcze zgórą 100 miljonów zł., których wydanie w krótkim czasie byłoby połączone dla Polski z trudnościami, więc grupa kapitalistów francuskich (Schneider — Creuzit i Bank de Pays du Nord) nawiązuje z rządem polskim rokowania o prawo eksploatacji tej linji, którą zobowiązuje się szybko wykończyć.

Rokowania prowadzi Min. Skarbu. W najbliższej przyszłości spodziewani są w Warszawie przedstawiciele kapitałów francuskich w tej sprawie.

WIADOMOŚCI RÓŻNE

INFORMACJE DLA POLAKÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH PRZYJEŻDŻAJĄCYCH DO POLSKI W ODWIEDZINY.

Syndykat Emigracyjny informuje, iż zdarza się niejednokrotnie, że Polacy ze Stanów Zjednoczonych udający się w odwiedziny do Polski, zakupują bilety okrętowe powrotne na niemieckie linje nie koncesjowane w Polsce. Emigranci tacy przy wyjeździe z Polski ponoszą duże straty, gdyż muszą zamienić posiadane bilety na karty okrętowe tych linij, które posiadają prawo przewożenia emigrantów z Polski.

Dla uniknięcia trudności i strat materjalnych należy zapytywać przy kupowaniu biletu okrętowego w Ameryce, czy dane towarzystwo posiada koncesję w Polsce, oraz żądać wskazania adresu biura tegoż towarzystwa w Polsce.

W SPRAWIE INFORMOWANIA FIRM POLSKICH PRZEZ PLACÓWKI ZAGRANICZNE.

Firmy polskie, które zwracają się do konsulatów, żądając informacyj o stanie rynku, adresów odbiorców i t. p., winny załączać we własnym interesie referencje izb przemysłowo-handlowych o stanie swego przedsiębiorstwa. Chodzi mianowicie o uproszczenie formalności, jakie muszą uskuteczniać placówki konsularne, wchodząc w kontakt z nieznaną sobie firmą, co z natury rzeczy pociąga za sobą zwłokę w załatwieniu zapytania interesanta. Załączanie referencji przyczyni się do szybszego otrzymywania żądanych informacyj.

OGÓRKI I KAPUSTA KWASZONA NA RYNKU AMERYKAŃSKIM.

Wobec zainteresowania paru tutejszych firm eksportem ogórków i kapusty kwaszonej do Stanów Zjednoczonych, P. I. E. zebrał za pośrednictwem Amerykańsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej oraz Konsulatu Gen. R. P. w New-Yorku dane o sposobie pakowania tych artykułów. Wymagania rynku amerykańskiego pod tym względem są następujące:

Powszechnie używanem opakowaniem są nowe beczki lub baryłki z drzewa dębowego bądź sosnowego, przepojone parafiną okute 6 obręczami żelaznemi.

Przy ogórkach towar powinien być równomierny i dokładnie sortowany według wielkości. Największem powodzeniem cieszą się ogórki o barwie zielonej, przyczem najwyższe ceny uzyskują ogórki małe. Pojemność baryłek bywa różna, a więc 16,30 lub 45 galonów. Najchętniej widziane są baryłki o pojemności 45 galonów, zawierające 800, 2400 lub 3000 sztuk ogórków jednakowej wielkości lub 1500 sztuk różnej wielkości.

Ceny tych artykułów ulegają znacznym wahaniom i mogą być w przybliżeniu ustalone, dopiero po przesłaniu okazowej partji towaru.

KTO MOŻE EMIGROWAĆ NA KOLONJE W ESPIRYTO SANTO (BRAZYLJA).

Na kolonje Twa Kolonizacyjnego w Espiryto Santo mogą emigrować rodziny rolnicze zamieszkałe w Polsce i składające się conajmniej z 3 osób zdolnych do pracy: męża i żony, liczących każde do 50 lat oraz syna lub córki powyżej lat 13. Do takiej podstawowej rodziny mogą być dołączeni bliżsi i dalsi krewni.

Koszty przejazdu wynoszą 950 zł. za cały bilet. Dzieci od 5 do 10 lat płacą połowę biletu; od 1 do 5 lat — ćwierć biletu. Jedno dziecko na rodzinę do 1 roku życia jedzie darmo. Wszelkich informacji udziela oraz formalności paszportowe załatwia zupełnie bezpłatnie Syndykat Emigracyjny, Warszawa, Marszałkowska 124 oraz Oddziały na prowincji.

Nowe transporty do Espiryto Santo będą mogły wyjechać dopiero na wiosnę.

WŁADZE ADMINISTRACYJNE POPIERAJĄ SYNDYKAT EMIGRACYJNY.

Współpraca władz Administracyjnych z Syndykatem Emigracyjnym dała już pozytywne wyniki w dziedzinie uzdrowienia stosunków, panujących w akcji werbunkowej emigrantów i przyczyniła się do ułatwienia wychodźcom załatwiania wszelkich formalności, związanych z wyjazdem. Przedewszystkiem stwierdzono, że powstanie i działalność Syndykatu Emigracyjnego w dużym stopniu odsunęły emigrantów od kontaktu z nielegalnemi agentami emigracyjnemi, wykorzystującemi nieświadomość wychodźców i ciągnącymi z nich wielkie zyski.

Urzędy Wojewódzkie, na terenie których istnieją Oddziały i Agentury Syndykatu Emigracyjnego, przekonawszy się o korzystnej dotychczasowej działalności tej instytucji oraz w chęci dalszego uzdrowienia stosunków panujących w dziedzinie emigracji, wydały starostwom zarządzenia, nakazujące jaknajdalszą współpracę tych urzędów z Oddziałami Syndykatu Emigracyjnego w dziedzinie tępienia nielegalnych agentów-wyzyskiwaczy, i nawiązywania przez Syndykat bezpośredniego kontaktu z ludnością emigrującą, celem otoczenia rzesz wychodźczych należytą opieką i służenia im rzeczowemi radami oraz zgodnemi z rzeczywistością informacjami o konjunkturach w krajach emigracyjnych, warunkach pracy, płacy i t p.

Ponadto Urzędy Wojewódzkie poleciły swym urzędom podwładnym ścisłą współpracę z Syndykatem Emigracyjnym w dziedzinie usprawnienia wychodźcom bezpłatnych paszportów emigracyjnych za pośrednictwem biur Syndykatu Emigracyjnego.

Należy dodać, że wszelkie zaświadczenia dla emigrantów potrzebne do uzyskani paszportu emigracyjnego wydawane przez Izby Skarbowe, policję, urzędy gminne i t. p. wydawane będą emigrantom za pośrednictwem Oddziałów Syndykatu Emigracyjnego. Ten sposób załatwiania formalności uchroni emigrantów od częstych uciążliwych i kosztownych podróży ze wsi do miast dla uzyskania niezbędnych dokumentów, które wyrobi im najzupełniej bezpłatnie Syndykat Emigracyjny.

Jak z powyższego widać, Syndykat Emigracyjny dzięki swej dotychczasowej działalności spotkał się z zaufaniem nietylko emigrantów, którym załatwia wszelkie formalności i udziela pomocy, lecz spotkał się również z poparciem władz, które widzą w Syndykacie Emigracyjnym instytucję, jaka niewątpliwie przyczyni się do uzdrowienia stosunków emigracyjnych.

O BOGU Z WYSPY RUGJI

EPOPEJA SŁOWIAŃSKA.



„Światosłowie“ Radosława Krajego, będzię premją dla prenumeratorów „Floty Narodowej“, składa się z dwunastu części, opiewających zgodnie z treścią mitów starosłowiańskich stworzenie bogów, światów, ludzi, walki tych światodzierżczych bóstw, ich upragnienia, prawdy, okłamy dzieje walk i błądzeń ludzkości aż do czasów dzisiejszych i jasnowidzenie przyszłości dalekiej, kiedy ludzkość za przewodem Słowian zwycięża własną niemoc, człowiek stwarza siebie nowego, wieczystego, ludzkość zdobywa we wszechświecie trwanie bezwzględne, niewarunkowe, promienne dalszą jej twórczością.

W „Światosłowiu“ ujawniono to, co jest najbardziej znamienne w światopoglądzie, wierzeniach naszych pogańskich przodków i spółczesnych Słowian, przeciwstawiono to wiedzy tajemnej, myślicielstwu, mistyce religji innych narodów, kultur, ras.

Jeśli wyeliminujemy ze światopoglądu Słowian wpływy postronne, to cechą znamienną tego światopoglądu w przeciwstawieniu do wierzeń prawie całej ówczesnej i spółczesnej ludzkości jest „słoneczność“, czyli wiara w niewarunkowy postęp wszechświata i niewarunkowy postęp ludzkości, tworzenie przez nią tego postępu, co ujawniło się tak silnie u myślicieli słowiańskich.

Mit o stworzeniu Ziemi przez Bielboga i Czernoboga, mit o stworzeniu ludzi z drzew, o narodzinach słońca, o Dziewingrodzie i samożonkach, o zaginionej krainie Słowian-Sławi, o czeskich Nawiach, ruskiem Jaryle, Chwistach, Strzybogu i t. p. to mity stare, notowane przez dawne pomniki piśmiennictwa słowiańskiego i etnografje.

Takie momenty z poematu, jak „światotwórczy tan“, terem Kościeja Nieśmiertelnego, ostrów Bojan, witeź, pragnący pływać rybą-szczupakiem, latać ptakiem-sokołem, i inne żywo przypominają „byliny“ staroruskie.

Niektóre metafory i formy zwrotek czerpie z eposu starosłowiańskiego, rymu używa spółczesnego, asonansowego. W aneksie do książki dołącza objaśnienie niektórych mniej używanych dziś słów i pojęć.

Radosława Krajewskiego znamy jako inicjatora i założyciela pierwszego w niepodległej Polsce towarzystwa słowiańskiego (Słowiańskie Towarzystwo Sztuki i Kultury) i współtwórcę innych organizacji o charakterze wszechsłowiańskim, stąd też poemat ten pozostaje w ścisłym związku z panslawizmem nowożytnym jest pierwszym poematem w literaturach narodów słowiańskich, organizującym mistykę Słowian i rzutującym wizję ich najistotniejszego stosunku do życia, do ludzkości, do wszechbytu, ich posłannictwo i cele najdalsze. Jest to pierwszy poemat w Słowiańszczyźnie, który usiłuje ująć człowieka i wszechświat nie według światopoglądu scholastyków, mitologji greckiej lub innej, lecz według tego, co jest w tradycji, w jaźni dawnych i spółczesnych Słowian najistotniejsze, ideowo wyrasta ze wspólnego pnia rasy białej, skąd wyrósł staroperski Ormuzd i hinduskie Wedy Królewskie.

Siłą swych oryginalnych syntez kosmicznych, mistycznych uplastycznień „Światosłowie“ staje w rzędzie tego typu utworów, co „Boska Komedja“ Dantego, „Raj Utracony“ Miltona, „Teogonja“ Hezjoda, „Kalewala“ Lönnroth'a, jakieś święte księgi starych narodów i kultur.

Z ŻEGLUGI ZAGRANICZNEJ

ESTOŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Estońska flota handlowa liczyła z początkiem roku 48 parowców z 29.982 t. r. n. pojemności ładunkowej, 45 motorowców z 5.171 t. r. n. i 249 żaglowców z 10.000 t. r. . n. ładowności. Tonnaż estoński wzrósł w ostatnim roku (1929) o 8.557 t. r. n. Flota estońska jest obecnie jednak jeszcze mniejsza niż polska i prawie 4-krotnie ustępuje flocie łotewskiej.

NORWEGJA ROZBUDOWUJE SWĄ FLOTĘ.

Na stoczniach angielskich znajduje się w budowie 295.000 tonn różnych statków dla norweskiej floty handlowej, na stoczniach norweskich zaś 39.393 tonn. Państwo udzieliło dotychczas z t. zw. „Statens Skibsfonds“ pożyczek na budowę 19 statków w łącznej wysokości 3,300,000 kr. Pożyczki państwowe udzielane są na 5 lat i oprocentowane są w stosunku 5 i pół proc. rocznie.

Z JUGOSŁOWIAŃSKIEJ ŻEGLUGI.

Aby należycie zwiększyć tempo rozwoju jugosłowiańskiej floty handlowej, rząd Jugosławji postanowił poprzeć wydatnie swą żeglugę przez przyznanie jej szeregu subwencyj za pełnienie pewnych określonych zadań. M. in. rząd zawarł umowy z Lloydem Jugosłowiańskim i z towarzystwem „Oceana“, na których podstawie towarzystwa te zobowiązują się założyć szereg nowych linji okrętowych oraz odpowiednio rozbudować swój tonnaż, za co otrzymywać będą pewne określone subwencje rządowe. Linja Lloydu Jugosłowiańskiego do Argentyny ma być zamieniona na linję południowo-amerykańską wogóle, na której kursować będą 4 statki po 8.000 — 10.000 t. każdy i o szybkości 12 węzłów. Dla linji tej przeznaczona jest roczna subwencja w wysokości £ 31.000. Towarzystwo „Oceana“ zaś, które ma nanowo uruchomić regularną, co 3 tygodnie, komunikację pomiędzy Jugosławją i Hiszpanją oraz utworzyć nowe połączenia z portami Barcelona, Valencja i Alicante, otrzymuje roczną subwencję w wysokości £ 22.000. Państwo zobowiązało się przytem subwencjonować oba wymienione towarzystwa przez 10 lat.

NARADA W SPRAWIE UTWORZENIA LITEWSKIEJ FLOTY HANDOLWEJ.

12 lutego w klubie oficerskim „Ramowe“, z inicjatywy związku marynarzy, odbyło się zebranie w sprawie założenia floty handlowej.

Zebranie otworzył generał Nagiewiczus, który w krótkiem, lecz treściwem przemówieniu scharakteryzował całą pracę, dokonaną przez związek marynarzy i jego zabiegi o stworzenie litewskiej floty handlowej. Dotąd inicjatywa związku marynarzy nie znalazła wyraźnego poparcia. Dopiero obecnie udało się zwołać zebranie organizacji gospodarczych, które jest ostatnim etapem tych zabiegów.

Zebranie po wysłuchaniu sprawozdań, rozważeniu memorjału i stwierdzeniu, iż sprawa założenia floty handlowej jest już całkiem dojrzałą, uchwaliło wyłonić komitet w składzie przedstawicieli ministerstwa skarbu, „Majstasa”, „Lietukisa“, związku spółek kooperacyjnych, „Pienocentrasa” i związku marynarzy. Komitetowi udzielono prawa kooptowania członków.

SUBWENCJONOWANIE FLOTY W BELGJI.

Rząd belgijski przedłożył parlamentowi projekt ustawy o utworzeniu centralnej instytucji kredytowej dla żeglugi pod nazwą „Société nationale de crédit maritime“. Zadaniem tej instytucji będzie dostarczenie przedsiębiorstwom żeglugi morskiej, których rozwój leży w interesie całego państwa, niezbędnych środków kredytowych na zmianę starych jednostek morskich na nowe i wogóle na rozbudowę floty. Według przybliżonych obliczeń suma kapitału, na ten cel niezbędnego, wynosi 500 milj. fr.

TURECKA ŻEGLUGA MORSKA.

Tureckie rządowe przedsiębiorstwo żeglugi morskiej Seyr Sefain, obsługuje następujące wybrzeża tureckie: 1. Morze Marmara, 2. Morze Śródziemne, 3. Morze Czarne, 4. Okolice Stambułu.

Nowa linja Seyr Sefainu ze Ttambułu przez Smyrnę do Aleksandrji stanowi realizację od dawna przygotowywanych projektów stworzenia narodowej morskiej komunikacji Turcji z zagranicą i z tego punktu widzenia ma duże znaczenie.

Nowa linja jest wyrazem dążności do uniezależnienia się od obcych kompanij morskich, a więc głównie włoskich, greckich, angielskich, francuskich, niemieckich i zapewnienia krajowi wpływów z frachtów morskich, szczególnie jeśli chodzi o port smyrneński.

Projektowane jest również stworzenie linji morskiej Seyr Sefainu do Francji (Marsylja).

ROZBUDOWA PORTU KŁAJPEDZKIEGO.

Według doniesień prasy litewskiej rząd kowieński postanowił poczynić w ciągu najbliższych lat inwestycje celem rozbudowania portu kłajpedzkiego.

Wysokość tych inwestycyj ma wynosić litów 9.000.000 ($ 1—10 litów). W tegorocznym budżecie wstawiono na ten cel kwotę lit. 1.509.000.

Powodem, dla którego rząd litewski postanowił powiększyć port w Kłajpedzie, jest okoliczność, że ruch w porcie kłajpedzkim stale się powiększa i że w ciągu najbliższych lat można się spodziewać dalszego zwiększenia obrotu portowego. Obecnie 36% całego obrotu towarowego Litwy z zagranicą idzie przez port w Kłajpedzie.

Sfery litewskie liczą się ze szczególnie znacznym wzrostem ruchu portowego w kłajpedzie po ukończeniu budowy linji kolejowej Telsze-Kretynga, która będzie pierwszą linją kolejową, łączącą Kłajpedę z centralną Litwą. Budowa ljnji kolejowej Telsze-Kretynga ma być ukończoną do roku 1932,

KRZYWDA WYRZĄDZANA „FLOCIE NARODOWEJ“

NALEŻY KRES POŁOŻYĆ TEMU GORSZĄCEMU WIDOWISKU.

Istota zatargu „Floty Narodowej“ z p. gen. M. Zaruskim została wyświetlona w poprzednich zeszytach.

Tu przypomnieć należy, że p. Zaruski zażądał, by wydawca „Floty Narodowej“ dał mu to pismo i to tylko z aktywami (bez pasywów), i że po otrzymaniu odmownej odpowiedzi postanowił zapomocą represji prawa, zmusić wydawcę do wyrzeczenia się wydawnictwa.

Wydawca „Floty Narodowej“ wychodzi z zasady, że prawo własności, ustalone dla czasopisma w Komisarjacie Rządu m. Warszawy, winno być poszai uszanowana bardzo ofiarna i niewdzięczna dla dobra społecznego praca p. R. Krajewskiego.

P. Radosław Krajewski, jako redaktor „Floty Narodowej“ pracował po kilka godzin dziennie zupełnie bezinteresownie, bezpłatnie około roku dla „Floty Narodowej“, jako organu Komitetu Floty Narodowej, a później również rok przeszło dla tego pisma, dochody z którego wystarczyły zaledwie na pokrycie kosztów druku, klisz, papieru, ekspedycji, kosztów akwizycji ogłoszeń i przepisywania listów na maszynie, nie pokrywając kosztów użyczonego lokalu przez p. Krajewskiego, kosztów redagowania, administrowania czasopisma i honorarjów autorskich, te ostatnie pozycje w innych pokrewnych miesięcznikach przewyższają 2000 zł. miesięcznie.

P. Krajewskiemu chodzi nadewszystko o zasadę, o słuszność. P. Zaruski nie ma monopolu na propagowanie naszej morskiej ekspansji gospodarczej i nie ma żadnych praw własności „Floty Narodowej“.

Wszelkie roszczenia p. Zaruskiego są bezpodstawne.

Dlaczego?

Ustawa sejmowa o Komitecie Floty Narodowej, na czem opiera oskarżenie, nic nie mówi o czasopiśmie. Naodwrót! Naczelne władze K. F. N. wbrew wnioskowi p. Z. uchwaliły, że są przeciwne temu, by K. F. N. miał swój organ prasowy.

Podobieństwo nazw niczego nie dowodzi.

P. Zaruski imieniem K. F. N. aprobował ten tytuł czasopisma, zawarł z właścicielem tegoż prywatnego czasopisma specjalną umowę, na mocy której to prywatne czasopismo było około roku organem K. F. N., popierał to prywatne czasopismo, dając akwizytorom ogłoszeniowym zaświadczenia, jak poniżej;

Warszawa, dn. 13 grudnia 1928 r.

Zaświadczenie.

Niniejszem uprzejmie prosimy instytucje państwowe, samorządowe i prywatne o okazywanie okazicielowi niniejszego zaświadczenia p. Tadeuszowi Gembickiemu wszelkiej pomocy, jako przedstawicielowi organu Komitetu Floty Narodowej p. t. „Flota Narodowa“ we wszystkich czynnościach z wyżej wymienionem czasopismem.

Sekretarz Generalny K. Fl. N.
(—) gen. Zaruski.

I przy rozwiązaniu umowy z wydawnictwem, pisemnie zgodził się na dalsze wydawanie „Floty Narodowej“.



Adwokat Stanisław Malewski, znakomity obrońca honoru i czci czasopisma „Flota Narodowa“.

Podobieństwo nazw „Komitet Floty Narodowej“ i „Flota Narodowa“ niczego nie dowodzi.

W samej Warszawie po kilka i kilkanaście różnych lub pokrewnych firm używa tej samej nazwy; kilkanaście firm używa nazwy Polonia lub Wisła, Vita, Ekonomja, Era, Eugenja, Express, Fortuna, Iskra, Kosmos, Kresy, Kultura, Lux, Louvre, Merkury, Moc, Ogniwo, Omnium, Oszczędność, Praca, Prąd, Progress, Rapid, Rekord, Rozwój, Sfinks, Siła, Siła, Silesia, Splendid, Społem, Spójnia, Stadjon, Świt, Unitas, Uniwersal, Unja, Znicz, Zorza, Zofja i t. p., to znaczy, ze np. pod firmą: Unja istnieje fabryka gilz, dziennik, wydawnictwo, towarzystwo ubezpieczeń, fabryka hydrauliczna, pod nazwą „Żelazo-Beton“ istnieją dwie firmy budowlane.

Jeśli chodzi o zapobieżenie pomyłkom, to wydawca więcej zrobił, niż wskazuje uczciwość, niż od niego żądano i w granicach swych możliwości na wszystko godził się w tej mierze i godzi:

1) pismo od początku swego istnienia podpisywane jest przez prywatnego wydawcę, nie przez K. F. N.,

2) we wszystkich numerach są na czołowych miejscach nieraz kilkakrotne ostrzeżenia,

3) od wszystkich akwizytorów od początku, (po rozwiązaniu umowy z K. F. N.) były brane zobowiązania specjalne, by nie wprowadzali osób zainteresowanych w błąd,

4) te same ostrzeżenia są drukowane na deklaracjach ogłoszeniowych, na blankietach firmowych, na kwitarjuszach kasowych i rozsyłane do prasy.

Czyż można dać jeszcze większy wyraz dobrej woli?

„Flota Narodowa“ położyła znaczne zasługi dla Komitetu F. N. i nadal służy jego najwyższym celom (lecz nie prywatnej polityce p. Zaruskiego, która nie pod każdym względem jest identyczna z poglądami czasopisma na środki rozbudowy naszej marynarki).

Swem wystąpieniem przeciw „Flocie Narodowej“ p. gen. Zaruski czyni wielką krzywdę i samemu Komitetowi Fl. Nar. i czasopismu.

Pismo atakowane, w prasie codziennej i obrzucane kalumiami przez anonimowych i nieanonimowych autorów, musi bronić swej czci, swej dobrej sławy i chcąc nie chcąc przyczyniać się do tworzenia tego gorszącego widowiska publicznego sporu ku uciesze wrogów polskiej sprawy morskiej.

Następstwem wystąpień p. Zaruskiego są znaczne straty materjalne czasopisma, które nie mogło spłacać długów, jakie pozostały z okresu, kiedy miał na pismo bezpośredni wpływ p. Zaruski jako reprezentant Komitetu Fl. Nar.

Dnia 9 września b. r. w Sądzie Okręgowym (wydział handlowy) pod przewodnictwem sędziego Leszczyńskiego była rozpatrywana sprawa p. Zaruskiego, występującego imieniem K. F. N. przeciw czasopismu.

Wywody adwokata przeciwnej strony, będącego naprawdę w bardzo trudnem położeniu oskarżyciela, były odparte druzgocącą argumentacją obrońcy „Floty Narodowej“ mec. Stanisława Malewskiego. Sąd postanowił zbadać świadków.

Oczekując ze spokojem wyroku sądu, stwierdzam, że ze strony p. gen. Zaruskiego, inicjatora tego gorszącego widowiska, sprawie morskiej i „Fl. Narodowej“ dzieje się krzywda.

Andrzej Dębski

Do

P. P. PRENUMERATORÓW

Skutkiem okoliczności od nas niezależnych czasopismo nasze ukazuje się z opóźnieniem, powiadamiamy wszystkich naszych p. p. prenumeratorów, iż otrzymają tyle numerów, ile zaprenumerowali.

Administracja.

TERMINY ODJAZDU OKRĘTÓW Z GDYNI

Z Gdyni odchodzą w najbliższym czasie następujące okręty:

Towarzystwo Okrętowe	*Nazwa Statku*	*Termin odjazdu*	*Port przeznaczenia*
United Baltic Corp.	Baltavia	dnia 26.9, 10.10	do Londynu
	Baltannic	3.10	Londyn
Gdynia-America Line	Kościuszko	7.10	New-York
Bergenske Baltic Trans.	Erland	7.10	Algier, Aleksandrja, Pireus, Istanbul
	Hemland	koniec październ.	Pireus, Istanbul
	Equator	pocz. października	Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires

LINJA GDYNIA-AMERYKA PÓŁNOCNA. Statki Polsko-Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odchodzą do Halifaxu i Nev-Yorku w następujących terminach:

S/s „Kościuszko" — 7/10, s/s „Pułaski" — 24/10, s/s „Kościuszko" — 14/11, s/s „Pułaski" — 3/12.

LINJA GDYNIA - AMERYKA POŁUDNIOWA.

S/s „Światowid" — 20/9, s/s „Krakus" — 31/10, s/s „Światowid" — 10/12.

LINJA GDYNIA-GDAŃSK-LONDYN-HULL.

S/s „Warszawa" — 26/9 do Londynu, s/s „Rewa" — 26/9 do Hull.

TERMINY ODJAZDU OKRĘTÓW LINJI BAŁTYCKIEJ

S/s „Chorzów" (P. P. „Żegluga Polska") odchodzi do Gdańska, Tallina i Helsinki dnia 9/X, 21/X, 5/XI, 18/XI, 2/XII i 16/XII.

S/s „Tczew" (P. P. „Żegluga Polska") odchodzi do Gdańska, Rygi, Lipawy dnia: 14/X, 28/X, 11/XI, 25/XI' 9/XII i 23/XII.

ROZKŁAD JAZDY BERGENSKIE LTD. W KOMUNIKACJI Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ

Par. „Bore VIII" ładować będzie ca w końcu października i na początku listopada.

Par. „Orient" ładuje w Buenos Aires ca w drugiej połowie października.

ROZKŁAD JAZDY SVENSKA ORIENT LINE W KOMUNIKACJI Z LEWANTEM

Dla bezpośredniej komunikacji pomiędzy Gdańskiem a Lewantem odchodzą w najbliższym czasie następujące statki:

M. S. „Fernebo" — ładuje w Gdańsku około 29 września do portów Algier, Aleksandrja, Jaffa, Pireus.

M. S. „Erland" — ładuje w Gdańsku około 7/10 października do portów Algier, Sfax, Aleksandrja, Pireus i Istanbul.

M. S. „Hemland" — ładuje w Gdańsku ca w końcu października do portów Aleksandrja, Pireus, Istagbul i Konstanca.

Z LEWANTU DO GDAŃSKA I GDYNI:

M. S. „Gotland" — ładuje w Aleksandrji przypuszczalnie w końcu września.

WIĘCEJ NIŻ ĆWIERĆ MILJONA EMIGRANTÓW OPUŚCIŁO POLSKĘ W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1930 R.

Według danych Urzędu Emigracyjnego wyjechało z Polski w pierwszem półroczu r. b. 156.174 osoby. Z tego 124.92 osoby do krajów Europy i 31.582 do krajów zamorskich. W tem:

do Francji	44.808
„ Niemiec	74.828
„ Belgji	3.251
„ Kanady	12.000
„ Stanów Zjedn.	4.126
„ Argentyny	9.107
„ Brazylji	2.760
„ Palestyny	1.793

Reemigracja do Polski w tym okresie wyniosła 19.365.

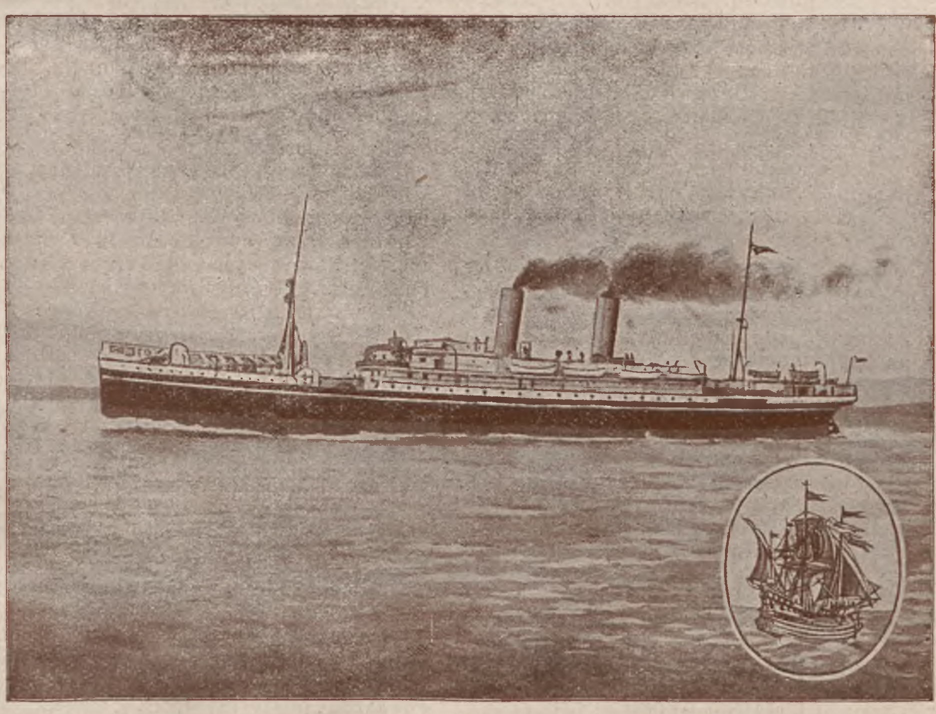
Zauważyć należy, że wskazana wyżej emigracja do Niemiec ma charakter sezonowy t. zn., że naogół wszyscy, którzy na wiosnę wyjechali do Niemiec, wrócą na jesieni do kraju.

INFORMACJE DLA EMIGRUJĄCYCH DO BRAZYLJI

Syndykat Emigracyjny informuje, że poza rodzinami, z kapitałem przynajmniej 300 dolarów am. na zakup farm, które otrzymują wizy wyjazdowe do Brazylji po okazaniu wiarygodnych listów od znajomych lub krewnych, wzywających ich do przyjazdu, mogą emigrować również rolnicy samotni bez wezwań, lecz w ramach kontygentu, ustalonego przez Urząd Emigracyjny.

Rzemieślnicy mogą emigrować pod warunkiem, że wykażą się wiarygodnemi listami od krewnych lub znajomych wzywających ich do pracy w Brazylji i odpowiedniemi zaświadczeniami rzemieślniczemi.

Bliższych informacyj udziela oraz wszelkie dokumenty do uzyskania paszportu zagranicznego, a także paszport emigracyjny wraz z wizami wyjazdowemi i t.p. wyrabia zupełnie bezpłatnie Syndykat Emigracyjny, Warszawa, Marszałkowska 124 oraz Oddziały na prowincji.



SS. „Polonia", największy okręt polski, własność Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego, p. Prezydent Rzeczypospolitej na okręcie tym w asyście kontrtorpedowców przebył podróż dla rewizytowania głowy państwa estońskiego.

OPIS ROZWOJU K. K. O. POWIATU MŁAWSKIEGO.

Statut K. K. O. powiatu Mławskiego został zatwierdzony w dniu 23 lipca 1928 r. i w tymże dniu wydane zostało zezwolenie Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego na otwarcie kasy.

Kasa rozpoczęła czynności swoje w dniu 25 września 1928 roku z wpłaconym przez Wydział Powiatowy kapitałem 10.000 złotych. Sejmik Powiatowy przyznał kasie dotację na kapitał zakładowy zł. 49.000.

W kwietniu 1929 roku Wydział Powiatowy wpłacił dalsze 30.000 złotych, a w lipcu roku 1929 pozostałe 9.000 złotych; razem całą zadeklarowaną sumę złotych 49.000.

Dla powiększenia funduszów obrotowych kasa otrzymała następujące wkłady na książeczki oszczędnościowe:

od Polskiego Banku Komunalnego

w kwietniu 1929 r. . . .	15.000 zł.	
w maju „ . . .	20.000 „	
w czerwcu „ . . .	15.000 „	
		50.000

od Banku Gosp. Krajowego

w październiku 1928 r. kred. zawiązk	30.000 „	30.000
oraz na wkład terminowy na 3 lata płatne w ratach kwartalnych po 5.000 zł. z których obecnie do spłaty pozostaje zł. 40.000.		50.000

Niezależnie od powyższych kasa uzyskała kredyty na zasiewy, na pomoc drobnym rolnikom, na zastaw rolniczy i towarowe w postaci nawozów i eternitu do krycia dachów i blachy ocynkowanej.

Otrzymane fundusze zostały zużytkowane na pomoc drobnemu i średniemu rolnictwu w postaci dyskonta weksli, stan rachunku dyskonta wynosi obecnie 569.000 złotych, w sumie tej figuruje i zastaw rolniczy 251.350 złotych. Początkowo dla szczupłych funduszów kasa rozwijała się powoli, z uzyskaniem wkładów bankowych i kredytów specjalnych w drugiej połowie roku 1929 rozwój kasy poszedł w znacznie szybkiem tempie, na co wpłynęło uzyskanie kredytów redyskontowych w Banka Polskim 25.000 zł. w Banku Gospodarstwa Krajowego 60.000 zł.

Wkłady osób prywatnych na lokaty, rachunki czekowe i bieżące ze względu na ogólne ciężkie warunki ekonomiczne rozwijają się bardzo powoli.

Kasa otrzymała od Państw. Banku Rolnego w postaci towarów komisowych, jak blacha i eternit, które w myśl instrukcji sprzedaje na potrzeby rolnictwa na kredyt trzyletni na spłatę w ratach kwartalnych.

Będąc w ścisłym kontakcie ze spółdzielnią „Rolnik“ korzystamy, z ich składów, co znacznie obniża koszty przechowania i ułatwia drobnemu rolnictwu nabywanie na dogodnych warunkach materjałów do krycia dachów.

HANDEL POLSKO-BRYTYJSKI ZA PIERWSZE PÓŁROCZE 1930 ROKU

Według ogłoszonych przez „Board of Trade“ danych statystycznych o obrotach handlu zagranicznego z poszczególnemi krajami, za pierwsze półrocze 1930 roku wynika, że bilans handlowy między Polską a Wielką Brytanją (bez Wolnego Państwa Irlandji) wykazał saldo dodatnie na rzecz Polski.

Wartość importu z Polski do Wielkiej Brytanji wyniosła w omawianym okresie £ 3.965.637. Wartość eksportu z Wielkiej Brytanji do Polski wyniosła £ 1.196.829. Zatem saldo dodatnie równa się sumie £ 2.768.809. Odpowiednie cyfry w pierwszem półroczu za lata 1928 i 1929 przedstawiały się, jak poniżej:

	1928	*1929*	*1930*
Import	£ 2.924.330	£ 2.975.872	£ 3.965.637
Eksport	£ 2.448.430	£ 2.122.579	£ 1.196.829
Saldo	+ £ 475.900	+ £ 853.295	+ £ 2.768.808

Jak wynika z powyższych cyfr, aktywność polsko-angielskiej wymiany towarowej zwiększyła się bardzo wydatnie, uwzględniając nawet zwiększenie eksportu brytyjskiego.

Eksport wtórny (reeksport) wyrobów polskich z Wielkiej Brytanji wyraża się cyfrowo, w porównaniu z latami 1928 i 1929, jak następuje:

I-sze półrocze	1928 —	£ 418.489
	1929 —	„ 468.172
	1930 —	„ 316.720

Należy zaznaczyć, że istnieje znaczna rozbieżność pomiędzy danemi statystycznemi angielskiemi a polskiemi.

Według danych polskich wartość importu polskiego do Wielkiej Brytanji wynosiła za I-sze półrocze 1930 r. zł. 157.098.000, t. j. około £ 3.653.000, odwrotnie zaś import brytyjski do Polski zł. 91.669.000, t. j. w przybliżeniu £ 2.131.840.

Statystyka angielska nie wyodrębnia Polski, jako importera, w szeregu artykułów, których import z Polski jest cyfrowo nawet dość znaczny, np. bekony, masa drzewna, dykty.

Zwyżka polskiego importu do Wielkiej Brytanji dotyczy w pierwszym rzędzie artykułów spożywczych, a przedewszystkiem bekonów, jaj i masła. Jako importer jaj, Polska przesunęła się na trzecie miejsce, t. j. po Irlandji i Danji.

Import drzewa i wyrobów drzewnych, mimo niesprzyjającej konjunktury, powiększył się. Drzewo tarte twarde, dykty oraz meble gięte, zdobywają sobie coraz szerszy rynek zbytu i lepszą markę. Pomyślnym objawem jest rosnące zainteresowanie dla polskich wyrobów włókienniczych na reeksport do Kolonji i Dominjów Brytyjskich. Podobnie przedstawia się sytuacja dla wyrobów przemysłu gumowego (głównie obuwie), papierniczego, żelaznego (rury i naczynia emaljowane) oraz konfekcji.

Ogólnie należy podkreślić, iż polskie wyroby przemysłowe zyskują sobie coraz lepszą opinję i większe zainteresowanie, niż to miało miejsce w latach ubiegłych.

Obniżenie się wartości eksportu brytyjskiego do Polski, jest wynikiem panującego przesilenia w przemyśle polskim, a w szczególności w przemyśle włókienniczym. Podstawowe pozycje eksportu brytyjskiego, t. j. wełna, bawełna, jedwab sztuczny, wszelkiego rodzaju maszyny, środki lokomocji, materjały elektrotechniczne wykazują poważny spadek wartości.

Z BIBLJOGRAFJI.

W POGONI ZA SŁOŃCEM.

Umowę ze słynnym żeglarzem francuskim Alain'em Gerbault'em na wydanie jego wspomnień z samotnej podróży naokoło świata yachtem „Firecrest“ zawarła Główna Księgarnia Wojskowa.

Wspomnienia tych niezwykłych przygód i jedynych w swoim rodzaju przeżyć ujęte są w dwa oddzielne tomy p.t. „W pogoni za słońcem“, obejmujące drogę z Nowego Yorku do Tahiti i „Na powrotnej drodze“ — z Tahiti do Francji. „W pogoni za słońcem“ ukaże się w najbliższym czasie.

WAŻNIEJSZE WIADOMOŚCI MORSKIE.

C. P. w „Polsce Gospodarczej“ daje szeroką i świetną odprawę Senatowi Gdańskiemu, który uskarża się do Ligi Narodów, że jednem z głównych jego niepowodzeń gospodarczych jest Gdynia.

W połowie lipca miały miejsce w Gdyni wielkie uroczystości oddania państwu polskiemu „Daru Pomorza“, zakupionego z ofiar województwa pomorskiego zebranych przez Komitet Pomorski Dziesięciolecia Niepodległości.

Poświęcono w obecności Ministra Kwiatkowskiego chłodnię eksportową w Gdyni i założono kamień węgielny pod gmach państwowego Banku Rolnego.

Linja Gdynia — Ameryka organizuje [illegible]em „Kościuszko“ wycieczkę dla [illegible]eli duńskich i polskich, którzy [illegible]cieli spędzić święto Bożego Na[illegible]ia w ojczyźnie. Okręt wyruszy [illegible] Yorku w dniu 4 grudnia b. r. [illegible]alifaxu w dniu 6 grudnia b. r. Wycieczki te będą całkowicie zorganizowane i poprowadzone przez urzędników Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego Linji Gdynia — Ameryka.

Firma bud. „Jaskulski i Brygiewicz“ prowadzi budowę I magazynu długoterminowego.

Dwa nowe dźwigi bramowe montowane na nadbrzeżu Indyjskiem, zostały już przetransportowane na właściwe ich miejsce na nadbrzeżu Rotterdamskiem i uruchomione. Nadto dn. 1/IX rozpoczął pracę pierwszy 7 - tonnowy dźwig bramowy firmy „Progress“.

Ogłoszono przetarg na 2 7 - tonnowe dźwigi bramowe dla basenu Marszałka Piłsudskiego, dla szczególnie ciężkich collis.

S/S. „Kraków“ dn. 26/VII minął kanał Suezki w drodze do Hedżasu. Jest to pierwszy statek polski, który przeszedł przez Suez.

Magistrat m. Gdyni nabył plac pod budowę gazowni miejskiej na przedmieściu Chylonji. Budowa rozpoczęta.

Rada Miejska Gdyni zatwierdziła plan rozbudowy miasta, przedłożony przez Magistrat. Na domy mieszkalne znacznie zwiększono kredyty państwowe (9.200.000 zł.).

Dn. 7/VIII została podniesiona bandera polska na statku „Pułaski“, należącym do Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego, dn. 8/VIII zaś — na statku tegoż Towarzystwa — S/S „Polonia“.

Wielki dźwig pływający Stoczni Gdańskiej przywiózł do Gdyni i ustawił na pirsie budującej się stacji bunkrowej wieżę przeładunkową.

W Gdyni i Gdańsku bawiła wycieczka redaktorów czeskosłowackich pism gospodarczych. Wycieczka ta objeżdża porty, przez które kieruje się handel Czechosłowacji.

Minister Kwiatkowski był bardzo entuzjastycznie podejmowany przez oficjalne sfery gospodarcze w Czechosłowacji.

Szef sekretarjatu p. ministra Kwiatkowskiego Czesław Peche we swym urzędowym organie jędrnie uwypukla wspólność interesów i potrzebę współpracy na gruncie gospodarczym Polski i Czechosłowacji.

Ogłoszenie konkursu na Pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich w Gdyni, stało się aktualnem. Setki tysięcy złotych bez żadnych kosztów administracyjnych ofiarowało społeczeństwo polskie zgodnie z inicjatywą p. ministra Kwiatkowskiego.

Na S/S „Polonia“ Pan Prezydent Rzeczypospolitej odbył podróż do Tallina.

Odszedł z Gdyni do Brestu (Francja) statkiem „Rhenania“ pierwszy w obrocie portu gdyńskiego transport siarczanu amonu z Mościc, w ilości 800 t.

Molo pasażerskie w porcie gdyńskim całkowicie ukończono. Obecnie wykańczane są szkice wielkiego kolejowo-morskiego dworca pasażerskiego w porcie, który ma stanąć na tem molo. Jest to kwestja niedługiej przyszłości.

W Gdyni kończony jest montaż dalszej serji (4 szt.) dźwigów bramowych dla drobnicy. Są one montowane na nabrzeżu Indyjskiem, poczem przy pomocy dźwigu pływającego zostaną przewiezione przez basen Marszałka Piłsudskiego i będą ustawione na nabrzeżu Indyjskiem.

Żaglowiec „Lwów“ pierwszy statek Szkoły Morskiej, został przekazany marynarce wojennej. Uczniowie są szkoleni na żaglowcu „Dar Pomorza“.

Przeładunek portu w Gdyni w I dekadzie września r. b. wykazał liczbę rekordową: 134.518 t, w czem wywóz 18.939 t, przywóz zaś 115.580 t. Wzrósł znacznie wywóz węgla.

Elewator Olejarni Gdyńskiej przyjął na skład pierwszą partję zboża.

Rozpoczął pracę drugi z kolei 7 - tonnowy dźwig bramowy firmy „Progress“.

S/S „Kościuszko“ opuścił port New-Jork dniu 17 września, zabierając pasażerów do Gdyni, Gdańska, Kopenhagi i Helsingforsu. W dniu 19 b. m. S/S „Kościuszko“ przybędzie do Falifaxu, skąd wyrusza w podróż do Europy. Do Gdyni przybędzie w dniu 29 b. m.

Po uroczystościach powitania okrętu „Polonia“ w porcie New-Jorku, o czem szczegółowo informowała prasa polska w kraju i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, odbyły się podobne uroczystości w porcie Halifax w związku z przybyciem pod banderą polską okrętu „Pułaski“.

Firma A. Malczewski kończy w porcie gdyńskim budowę specjalnego zakładu do zastosowania i opakowywania masła eksportowego.

Szosa automobilowa z Wielkiej - Wsi — Hallerowa przez Rozewie, Jastrzębią Górę do Karwi jest na ukończeniu.

Syndykat Emigracyjny, powołany do życia przez sfery rządowe, udziela bezpłatnie źródłowych wiadomosei emigrantom.

Przybył do Gdyni ze stoczni Lindholmen w Göteborgu i rozpoczął pracę S/S. „Robur V“, należący do f. „Polskarob“. Ten nowy statek polski ma 3.000 t DW i służyć będzie jako tramp węglowy.

Odwiedził Gdynię słynny luksusowy yacht motorowy „Stella Polaris“, przywożąc 114 turystów z Anglji i krajów skandynawskich.

W Szwajcarji, sfinalizowano sprawę pożyczki elektrycznej dla Gdyni w kwocie fr. szw. 4.000.000.

W ostatnich czasach odwiedzili Gdynię m. in. powracający z konferencji rolniczej w Warszawie PP.: jugosłowiański Minister Rolnictwa J. Demetrovic, estoński Minister Rolnictwa, A. Kerem, węgierski wiceminister Rolnictwa Bar, G. Pronay, finlandzki b. Minister Rolnictwa S. Matson.

Prenumerata: rocznie (za 12 miesięcy od chwili wpłacenia) 24 zł.,
Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. Filja „Floty Narodowej" w POZNANIU: Jan Sieciński, Hotel Polonja pok. 330., w KATOWICACH: Wiktor Jagniątowski, ul. Plebiscytowa 1.
Redakcja i administracja czynna jest od godz. 10 do 11 w dni powszednie.
Cena ogłoszeń: cała str. 750 zł., 1/2 450, 1/3 300, 1/4 250.

Redaktor i wydawca: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Zakł. Graf. B. Pardecki i S-ka z o. o. Warszawa, Żelazna 56, tel. 322-00 i 516-73.